

LE PORT DE TOULON PENDANT LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE (1778-1783)

PAR

CHRISTINE DELEAU

SOURCES

La recherche et l'exploitation des sources ont été essentiellement centrées sur deux points : d'une part, les conséquences des hostilités de la guerre d'Indépendance américaine sur l'activité quotidienne de l'arsenal, et en second lieu, la façon dont la participation au conflit de la flotte du Levant était définie et organisée, au lendemain d'une réforme capitale des structures administratives de la Marine.

La documentation est donc surtout constituée par la correspondance échangée entre les secrétaires d'État de la Marine et les commandants et intendants de Toulon, et par les documents consignant l'action de l'administration du port. A Toulon, aux Archives de la III^e Région maritime, la série 1 A¹ des Archives du port forme la base de notre étude, puisqu'elle regroupe la totalité de la correspondance active et passive des autorités de l'Arsenal. Ses données sont à compléter par quelques autres fonds : la série E (services administratifs : sous-série 2 E⁴, contrôle de la solde ; 5 E, marchés et travaux), la riche série 1 L (contrôle : enregistrement de textes et surtout comptes divers) ou la série 2 Q (prises).

Dans les Archives de la Marine antérieures à la Révolution conservées aux Archives nationales, les sous-séries A¹, A², C⁴ (classes), C¹, C² et C⁷ (dossiers personnels), F² (prises), et surtout la série B achèvent de retracer la vie du port de 1778 à 1783, ainsi que quelques dossiers plus dispersés dans les séries D et G.

INTRODUCTION

La guerre d'Indépendance, presque exclusivement navale, fut celle de l'Ancien Régime où les flottes jouèrent le rôle le plus important. Or jamais depuis Louis XIV, la France n'avait eu de Marine aussi puissante ; celle-ci,

sous l'impulsion de Sartine et Castries à la suite de Choiseul, lui permit de triompher de la *Royal Navy* jusque là invaincue, pour préserver la liberté des mers. De ce fait, le port de Toulon, mal situé pour un conflit outre-atlantique, se voyait confier la tâche considérable de défendre la Méditerranée et son trafic commercial. La mission fut remplie, malgré les nombreux heurts provoqués au sein des corps dirigeants du port par un système d'administration tout récent, et très représentatifs de la rivalité entre la plume et l'épée qui sévissait alors dans la Marine.

PREMIÈRE PARTIE

TOULON PORT DE GUERRE

Malgré une position très éloignée des principaux théâtres de combat, le port de Toulon joua un rôle important dans la guerre d'Indépendance, en participant à l'effort collectif sur ces terrains, mais surtout en assurant seul la protection de la Méditerranée.

PREMIÈRE SECTION

LES MISSIONS DU PORT

CHAPITRE PREMIER

LES THÉÂTRES D'ACTION DES FORCES NAVALES DU LEVANT

Les plans de guerre conçus en France dès 1763 n'accordaient à Toulon qu'un rôle de diversion, réservant à Brest l'armement des grandes escadres. Pourtant le port envoya en Amérique, avec d'Estaing, la première escadre du conflit. Ses bâtiments participèrent aux escadres suivantes, comme à leur ravitaillement. Ils furent aussi présents sur les côtes atlantiques de la France, contre le sol anglais et autour de Gibraltar assiégé. Le théâtre essentiel de leur action n'en restait pas moins la Méditerranée.

CHAPITRE II

L'ESCADRE D'ESTAING

Bien avant que les hostilités avec l'Angleterre ne fussent ouvertes officiellement, l'armement d'une escadre fut ordonné à Toulon en janvier 1778, et son commandement confié au comte d'Estaing. Sa destination, qui se révéla être l'Amérique, resta secrète jusqu'au dernier moment, afin que sa mission ne fût pas compromise. Préparer cette expédition de douze vaisseaux et cinq frégates représentait une charge considérable, en raison de la rapidité d'exécu-

tion imposée par Versailles et des exigences fort nombreuses de d'Estaing. Toulon s'en acquitta cependant avec la plus grande efficacité, mais en lui sacrifiant le reste de son activité.

CHAPITRE III

TOULON PORT AUXILIAIRE

Comme les autres ports, Toulon participait au ravitaillement des escadres en campagne. Sur les ordres du secrétaire d'État, commandants et intendants formèrent, à destination de Minorque, de Gibraltar ou de l'Amérique, dix-sept convois de vivres et effets divers, parfois chargés d'hommes, en affrétant des navires de commerce.

Toulon fournit aussi différents types de produits aux ports du Ponant, mais surtout des vaisseaux (tout son effectif, soit vingt-sept) et des frégates, ainsi que de très nombreux équipages.

CHAPITRE IV

LA DÉFENSE DE LA MÉDITERRANÉE

La Méditerranée était menacée par la présence anglaise à Gibraltar et à Minorque, qui, assiégés, reçurent de nouveaux renforts que convoaient de fortes escadres britanniques. Le port de Toulon, chargé d'écarter l'ennemi des côtes méridionales de France, put d'abord armer une escadre composée de cinq vaisseaux et de tous les bâtiments légers du port, et placés sous les ordres du chevalier de Fabry. Mais ses évolutions, de juillet à octobre 1778 puis en janvier 1779, ne s'avérèrent pas très utiles, car la flotte anglaise ne dépassa pas Minorque. Les vaisseaux toulonnais durent alors quitter la Méditerranée, toujours sillonnée par des bâtiments plus légers et d'ailleurs efficaces. Le port lui-même était fort dépourvu de moyens de défense en cas d'attaque éventuelle.

CHAPITRE V

LA PROTECTION DU COMMERCE

Le rôle essentiel du port de Toulon consista à assurer le maintien de la libre circulation en Méditerranée. Tout navire de commerce français ou allié avait droit à la protection de ses bâtiments, aussi bien à destination des Antilles ou du Levant que pour le cabotage ou le transport de l'approvisionnement de l'arsenal. Émanant des petits ports comme des plus grands (Marseille), les demandes d'aide furent extrêmement nombreuses contre la prolifération menaçante des corsaires de toutes tailles qui perturbaient les échanges.

Deux méthodes étaient principalement appliquées. Les croisières, régulières ou plus occasionnelles, pouvaient chasser les corsaires des passages les plus fréquentés par les marchands, du Levant aux côtes provençales ou à la

Corse. Dans d'autres cas, les convois, les plus nombreux vers le Levant, les autres vers les Antilles, devinrent durant la guerre une pratique courante et efficace qui permit au commerce de ne pas interrompre ses activités.

Les activités diversifiées du port de Toulon aboutirent à des résultats appréciables. La circulation des navires marchands ne connut pas de réelles entraves, du moins en Méditerranée et compte tenu d'une réduction de l'armement commercial. Quant à la course, peu pratiquée par les particuliers, elle fut le fait des bâtiments du roi.

DEUXIÈME SECTION

LE POTENTIEL DE GUERRE DE TOULON

CHAPITRE PREMIER

LES BÂTIMENTS

Au début de la guerre, le port de Toulon pouvait disposer de trente-cinq bâtiments. En cinq ans et demi, vingt-huit autres vaisseaux, frégates et corvettes en renouvelèrent l'effectif. De plus en plus, ils obéissaient à des règles uniformisées de conception et s'adaptaient à des modèles ponantais imposés pour des raisons pratiques, mais avec peine, par Versailles. La Marine se préoccupait ainsi de produire une flotte techniquement meilleure : elle utilisa des procédés nouveaux tels que le doublage en cuivre qui, à partir de 1782, fut pratiqué à Toulon de manière régulière.

Mais pour disposer d'un nombre suffisant de navires, Toulon fut obligé de recourir aux acquisitions de petits bateaux, pris et retenus ou achetés, et aux affrètements auprès du commerce susceptibles d'assurer les convois de ravitaillement.

CHAPITRE II

LES APPROVISIONNEMENTS

Chaque année, après avoir présenté au secrétaire d'État un projet général d'approvisionnement pour le port, l'intendant passait des marchés avec les fournisseurs. Tandis que la guerre provoquait une augmentation des besoins de l'arsenal et une montée des prix parallèle, le pouvoir central se souciait de faire réaliser le plus d'économies possible. Conséquence de la combinaison de ces deux facteurs, les manques de fournitures eurent, à Toulon, des répercussions fâcheuses sur la progression des ouvrages.

Beaucoup de ces marchandises, notamment les bois et les chanvres, venaient de l'étranger, malgré les souhaits ministériels d'emploi de matériaux français.

CHAPITRE III

LES HOMMES

En dépit des mesures prises, les officiers de Marine, qui devaient assurer le commandement de la flotte et le service de l'arsenal, demeuraient trop peu nombreux. Il fallut faire appel aux volontaires et aux auxiliaires pour composer les états-majors, malgré les sérieuses réticences des officiers issus des gardes de la Marine et dont l'esprit de corps était très prononcé.

Encore plus préoccupant était le déficit des équipages, dû à la mauvaise volonté des matelots, mais surtout à l'insuffisance des classes que l'on cherchait à pallier par l'emploi de novices, de soldats ou d'étrangers, sans toujours obtenir d'excellents résultats sur le plan de la qualité.

Les ouvriers destinés à travailler dans l'arsenal étaient tout aussi difficiles à recruter ; à certaines périodes de recrudescence d'activité, le port manquait réellement de main-d'œuvre, d'où certains heurts entre responsables des travaux et des levées.

CHAPITRE IV

LES RESSOURCES FINANCIÈRES

L'ordonnance de 1776 avait fait perdre à l'intendant son pouvoir d'ordonnateur réel des dépenses, pour lui laisser seulement le soin de formuler les demandes de fonds et de payer les frais du port avec les sommes octroyées. Les difficultés financières de la monarchie pendant la guerre, source d'un déficit considérable que les règles imposées par Necker tentaient d'enrayer, firent que Toulon manqua constamment de fonds pour payer des dépenses qui ne cessaient d'augmenter, malgré la part modeste qu'elles occupaient dans le total de celles de la Marine. Cette situation obligea l'intendant à utiliser toutes sortes d'expédients pour assurer la marche du service.

DEUXIÈME PARTIE

TOULON FACE À LA GUERRE D'INDÉPENDANCE : UNE ADMINISTRATION EN PÉRIODE D'INSTALLATION

Au moment de la guerre, un nouveau système de régie des ports, instauré par l'ordonnance de 1776, se mettait en place, provoquant à Toulon quelques hésitations dans le service.

PREMIÈRE SECTION

LE SYSTÈME EN PLACE EN 1778

CHAPITRE PREMIER

L'ORDONNANCE DE 1776

En publiant l'ordonnance du 27 septembre 1776, Sartine bouleversa le système d'administration appliqué dans les ports depuis Colbert et repris en substance dans l'ordonnance de Choiseul du 25 mars 1765.

Trois principes formaient la base de l'ordonnance de 1776 : l'installation des officiers de Marine à la direction effective des opérations du port, la constitution de deux administrations parallèles et le maintien de leur unité d'action par l'instauration d'un contrôle des militaires sur les administrateurs civils.

L'ordonnance fut accueillie diversement à Toulon qui, des trois ports de guerre, fut celui qui présenta le plus d'objections à son application ; mais, en fin de compte, elle fut mise en place et fonctionna, malgré des heurts de personnes, de façon normale.

CHAPITRE II

LE COMMANDANT DU PORT

L'ordonnance plaça le commandant de la Marine, devenu ainsi le premier personnage du port, à la tête de son administration, en lui confiant la responsabilité exclusive de toutes les activités du port. Chef des travaux et chef militaire, il était en quelque sorte l'ordonnateur réel des dépenses et jouissait, sous les ordres du secrétaire d'État, d'une autonomie certaine dans son double commandement.

Pendant la guerre, deux commandants se succédèrent à Toulon, le marquis de Saint-Aignan et le chevalier de Fabry, hommes aux caractères très différents mais qui, chacun pour sa part, assumèrent leurs fonctions efficacement.

CHAPITRE III

L'INTENDANT DE LA MARINE

L'intendant fut le grand perdant de l'ordonnance de 1776, qui le privait de l'ordonnancement des opérations du port pour ne lui laisser que celui des dépenses, devenu par ce fait quelque peu illusoire. Responsable de tout le travail administratif des bureaux, il restait à la tête de toute la partie comptable, du maniement des deniers et des services d'approvisionnement de l'arsenal.

Il y eut deux intendants en titre de 1777 à la Révolution, Prévost de la Croix et Malouet, remplacés pendant leurs absences par des commissaires, ordonnateurs pour la circonstance, Lombard et Possel. Selon leur personnalité, ils réussirent plus ou moins à préserver une importance notable à cette fonction alors menacée.

CHAPITRE IV

LES MOYENS DE CONTRÔLE SUR L'ADMINISTRATION DU PORT

Commandants et intendants n'étaient pas totalement libres d'agir à leur gré. Le conseil de Marine, organe de délibération, devait être consulté sur presque toute leur action ; en fait, son rôle fut assez réduit à Toulon en matière de décision et consista surtout à fournir des renseignements aux dirigeants réels.

Le contrôleur de la Marine, chargé d'inspecter toute la partie financière, profita de certaines obscurités de l'ordonnance pour revendiquer non seulement l'extension du droit, affirmé par Castries, de contrôler cette partie, mais aussi l'administration générale ; il se heurta, pour cette raison, au commandant ainsi qu'à l'intendant.

CHAPITRE V

LA CORRESPONDANCE :

LES RELATIONS DU MINISTRE ET DU PORT

Trois fois par semaine, la correspondance ministérielle avec Toulon était acheminée par la poste ordinaire ; elle mettait environ sept jours pour parvenir à destination. Son étude permet de reconstituer le mécanisme du travail des bureaux, ainsi que de préciser la personnalité des dirigeants du port, élément prépondérant dans l'administration de celui-ci.

CHAPITRE VI

LES DIRECTIONS

Les trois directions des Constructions, du Port et de l'Artillerie, mises en place par l'ordonnance de 1776 et entièrement confiées à des officiers de Marine, regroupaient tous les chantiers et ateliers de l'arsenal. Occupant plusieurs milliers de personnes, elle firent face, de 1778 à 1783, à un travail considérable : construction de vingt-huit bâtiments de guerre, doublage de certains d'entre eux, plus de cent quarante armements, entretien de la flotte, tous les désarmements de la fin de la guerre. Elles s'en acquittèrent bien, malgré de sérieux manques d'approvisionnement et parfois d'ouvriers.

CHAPITRE VII

LES SERVICES DE L'INTENDANCE

Les commissaires et commis des bureaux et magasins de l'arsenal eurent, pour leur part, à s'occuper de tout l'approvisionnement nécessaire aux opérations réalisées dans les directions. L'ampleur de la tâche imposa aux bureaux de se développer.

Les commissaires et syndics des classes reçurent toute la charge de la levée des gens de mer à envoyer à Toulon, mission dont ils s'acquittèrent de façon inégale malgré l'importance de l'objet.

DEUXIÈME SECTION

LES AMBIGUITÉS DE L'ORDONNANCE :

LE CONFLIT DE LA PLUME ET DE L'ÉPÉE

CHAPITRE PREMIER

LES CONFLITS DANS L'ADMINISTRATION DU PORT

A partir de la mise en vigueur de l'ordonnance de 1776, des désaccords apparurent entre les administrateurs militaires et civils du port de Toulon, au sujet d'un certain nombre de points plus ou moins importants pour la bonne marche du service. La préparation des opérations militaires ne fut jamais arrêtée pour cette raison, mais elle put en être perturbée, au grand mécontentement des secrétaires d'État qui recommandaient avant tout l'harmonie entre les autorités du port.

CHAPITRE II

DES OFFICIERS ET DES ADMINISTRATEURS

La cause des heurts entre officiers et administrateurs était surtout une question de personnes. Mais, plus profondément, chacun des protagonistes se sentait le représentant d'un corps, soit celui des officiers de Marine, militaires et nobles, mis en avant en 1776 et tenant à affirmer ses nouveaux avantages, soit celui des anciens officiers de plume ou d'administration, considérablement amoindri par l'ordonnance et le supportant assez mal.

CONCLUSION

La guerre d'Indépendance, qui fut un test déterminant, et positif, de la nouvelle puissance maritime de la France, représenta également pour elle l'occasion d'améliorer encore ses techniques navales, ainsi qu'une épreuve considérable, financièrement parlant, pour une monarchie déjà en proie au déficit permanent. Par ailleurs, elle donna aussi le moyen d'apprécier la force et la faiblesse des nouvelles institutions locales mises en place en 1776, et de rendre évidente la nécessité d'améliorer certains points du service, telles les classes ou le recrutement des officiers.

Le déroulement des événements à Toulon pendant cette période offre une image complète de tous ces aspects de la Marine française au faite de sa puissance, quelques années avant les bouleversements de la Révolution.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

Correspondances diverses échangées entre le roi ou les secrétaires d'État de la Marine et les commandants et intendants du port de Toulon. - Déclaration faite devant les intendants de santé de Toulon par le major de l'escadre Fabry (28 octobre 1778). - Instructions à un commandant de bâtiment.

ANNEXES

Composition de l'escadre d'Estaing. - Composition de l'escadre Fabry. - Tableau des bâtiments affectés à Toulon en 1783. - Composition des équipages des vaisseaux en 1779. - Composition des équipages des navires de commerce pour les voyages au long cours (24 décembre 1782).
